

talt i det andet Ting, at den er uheldig; der vil blive Røngering paa hældende Bane, den er ikke lang nok. Derfor er der jo ogsaa ved Overenskomsten med Kjøbenhavns Kommune erhvervet et Stykke Land paa den vestre Side af Pæssagen, saaledes at det er Tanken, at eventuelt skulde denne Station kunne lægges om til den vestre Side af Pæssagen, som skulde føres i Niveau over Banen. Nu forekommer det mig imidlertid klart, at man for en forholdsvis ubetydelig Besparelse ikke skal gaa hen og lægge en Station paa det Sted, hvor man forudsæ, at den vil blive utilfredsstillende, vil bygge Stationsbygningerne med den Udfigt for Nje, at man maaste om et Par Aar finde, at de ere utilstrækkelige, og saa skal Stationen lægges hen paa et andet Sted paa den anden Side af Gaden. Jeg synes, at det er bedst at lægge Bygningerne paa den anden Side af Gaden straks, især da man har erhvervet Grund derovre paa den anden Side. Der kommer saa ganske vist formodentlig Befoltninger ved at føre Pæssagen i Niveau over Banen, men det antager jeg ogsaa, man maa være paa det rene med, at man ikke undgaar, saa man kan lige saa godt gøre det straks. Jeg ved ikke nøjagtigt — jeg tror ikke det findes blandt Sagens Dokumenter — hvor meget det vil koste, naar man straks bekvæmmer sig til at lægge denne Østerbro Station paa den anden Side af Pæssagen; men saa overdrevent meget løber det vel ikke op til, og jeg tror, at enhver, der kender Trafikforholdene her i Kjøbenhavn og nærlig har set, hvorledes den østre Del af Byen har udviklet sig, og formodentlig nu, naar Frihavnen kommer, vil udvikle sig mere og mere, især naar der kommer Dampfærge til Sverige, meget snart vil kunne indse, at den Trafik, der kommer derude ved den østlige Side af Byen, haade Godsstrafik og Persontrafik, vil blive meget betydelig og hurtigt vil blive det. Saa skal man ikke lige over for en saadan Udfigt, en saadan Visshed, kunde jeg næsten sige, gaa hen og lægge en Station — selv om man bygger den af Bindingsværk, som det nok er Meningen — som man erkender er utilfredsstillende. Jeg kan ikke tro andet, end at de kyndige Mænd, som i Folketinget have bekræftet sig med Sagen, ere enige med mig heri, og jeg antager ogsaa den højtærede Minister er det. Jeg kan ikke tro, at en saadan Forordning skulde sætte dette Lovforslag i Fare. Derimod maa Fremtiden om de andre Dyster, jeg kunde nære, og som jeg antager næres i Kjøbenhavn. Nøden er afhjulpen til Trods for, hvad det ærede Medlem for Holbæk Amt mente, saa snart vi saa denne Lov gen-

nemsført. Saa faar det vente med Niveauoverførsler; saa saa vi se, hvorledes vi kunne tage det paa vor Samvittighed med de mange Børn, der blive førte over — meget længe holde vi det vel ikke ud — og saa skulle vi se, hvorledes vi kunne undvære Forbindelsen mellem en Godsbanestation og en Personbanestation.

Jeg ønsker endnu at sige et Par Ord om Kystbanen. Det glæder mig at høre, at den højtærede Minister og det ærede 3dje Medlem for 3dje Kredz (Kump) ere enige om, at denne § 5, der er sat ind i Forslaget, er en Umulighed. Kommunerne, det vil sige ikke direkte Sognekommunerne, men de to Amtskommuner, nemlig Kjøbenhavns Amt og Frederiksberg Amt og Kommunen Kjøbenhavn og Kommunen Helsingør — det er disse fire Kommuner, det drejer sig om — opfordres til at erklære sig villige til efter et Delingsforhold, som de skulle enes om, at skyde 40,000 Kr. til pr. Mil for disse 4½ Mil, som denne Bane kommer til at udgøre; 180,000 Kr. skulle altsaa staves til Veje ad denne Vej. Og saa stes der: Hvis disse 4 Kommuner ikke ville skyde de Penge til, saa bliver der ikke noget af den Bane. Der er det mærkelige, at uagtet Banen gaar ud fra Klampenborg, som ikke ligger i Kjøbenhavns Kommune, skal Kjøbenhavn, som slet ikke berøres af denne Bane, yde et Bidrag af 40,000 Kr.; men det kan jo være, at den Betragtning gøres gældende, at Banen for en stor Del er beregnet paa Vysttrafikken, og da det for en stor Del er Kjøbenhavnerne, som ville benytte den, er det ogsaa rimeligt, at Kjøbenhavn giver sin Part. Men bortset fra Vysttrafikken, som altsaa er noget ganske særligt, og som ikke berører Kjøbenhavns eller Frederiksberg Amter, saa synes jeg, at alle hurtigt kunne blive enige om, at den direkte Forbindelse fra Hovedstaden ned til Helsingør og ad Dampfærgerne derover til Sverige — der skal jo kunne føre Skotog paa Banen, hele Skotogstrafikken fra Sverige — Norge skal føres paa den til Kjøbenhavn — er ikke en Bane, der har den lokale Betydning, som kunde bevirke, at man sagde: de lokale Autoriteter, Kommunerne, skulle give deres Bidrag. Og det forekommer mig, at vi ville stille hele Statens Jærnbanevæsen, jeg tror endog saa Rigsdagen, i et noget latterligt Lys, hvis vi vedtage denne Lov med denne Kystbane, som jo de foregaaende Talere, og heri er jeg enig med dem, erklære for en overmaade jortræffelig Foranstaltning, saaledes, at vi stille det hen i Lusten, at en enkelt Kommune skulde kunne sige: nej, I saa saamænd ikke os til at give Bidrag dertil. I Folketinget gik man hele Tiden ud fra, at det var endogjaa